

MISE À JOUR DES QUESTIONS UE

FÉVRIER 2018



OPPORTUNITÉS DE DIALOGUE

Réunion du Groupe Véhicules Historiques du Parlement européen

Le 28 février dernier, la réunion du GVHPE a permis un long échange avec les fonctionnaires de la Commission européenne à propos de l'orientation de la politique européenne en matière de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines (UVAR) – laquelle inclut les Zones à faibles émissions. Pendant la réunion, la Commission a expliqué que :

- L'étude UVAR a été publiée en septembre et qu'elle incluait des références positives au traitement des véhicules historiques dans les ZFE (voir la mise à jour des questions UE de septembre 2017).
- Il existe une inquiétude que les restrictions UVAR soient mises en œuvre en Europe selon des dispositions différentes (certaines diffèrent même d'une ville à l'autre dans un même État-membre). Ceci est source de confusion pour les consommateurs et risque de créer des barrières à la libre circulation.
- Les États-membres restent d'avis que le principe de subsidiarité s'applique aux UVAR.
- En conséquence, la Commission européenne coordonne et met en œuvre des initiatives conçues pour améliorer la mobilité urbaine et la qualité de l'air, tout en respectant les obligations du Traité.
- La Commission travaille avec l'industrie, les villes et les parties intéressées dans le cadre du Partenariat pour la mobilité urbaine, afin de développer des actions aux niveaux européen, national et local, en ce compris : l'élaboration de lignes directrices sur l'infrastructure en vue d'une mobilité active, la promotion d'un comportement de mobilité durable et actif, la réduction de la diversité des UVAR et l'étude du déploiement de nouveaux services de mobilité. Une consultation a récemment été lancée à propos du plan d'action (voyez ci-dessous).
- La Commission travaille avec les États-membres par le biais de leur Groupe d'experts sur la mobilité et les transports urbains afin de déterminer comment les politiques nationales et européennes en matière de mobilité et de transports peuvent être renforcées et coordonnées.

- Ces actions visent à faciliter le dialogue en vue de réduire la diversité des UVAR et d'identifier les moyens – plus particulièrement technologiques – d'améliorer la diffusion des informations auprès des usagers de la route à propos des UVAR et de leurs conditions. La Commission espère que les informations puissent également être disponibles par le biais, par exemple, des applications de navigation mobile.
- La Commission n'a pour l'instant pas l'intention de rédiger une Communication quant à ses points de vue à propos des UVAR, car elle estime que le travail de ces Groupes et la dissémination des informations suite au travail de ces Groupes, sont les moyens les plus appropriés et opportuns pour créer une vision commune dans l'ensemble des États-membres.

La réunion a également noté que la Commission européenne a officiellement répondu à la question posée par Manolis Kefalogiannis, député européen, concernant le décret ministériel grec qui empêche la libre utilisation des véhicules historiques et qui risque potentiellement d'empêcher l'importation de véhicules historiques. Le député a demandé si le décret est compatible avec la législation européenne. La Commissaire Bulc a répondu en affirmant que la Commission n'était pas au courant de ce développement, mais a poursuivi en disant que : « Il n'y a aucune législation européenne réglementant l'utilisation des véhicules historiques. En conséquence, les États-membres sont libres de réglementer ces questions dans le cadre des limites imposées par les Traités européens. Sur la base des informations fournies, il n'y a aucune preuve que la législation adoptée par le gouvernement grec ait un impact disproportionné sur la libre circulation des biens ou des personnes, ce qui serait contraire aux dispositions du Traité en la matière. »

Consultation à propos du Partenariat sur la mobilité urbaine

Les objectifs et les actions du Plan d'action proposé – et les plus pertinents pour les intérêts de la FIVA – sont inclus dans le Plan visant à réduire la diversité des UVAR. Il s'agit de :

- La garantie d'une consultation efficace du grand public et des autres parties prenantes à propos de la planification et de la mise en œuvre des UVAR.
- La garantie de la transparence des systèmes UVAR au niveau local et la mise à disposition d'informations pertinentes, de manière centralisée, à l'attention du public, des voyageurs, du trafic commercial.
- La garantie de la mise à disposition par les autorités publiques d'informations routières précises et en temps réel à l'attention des utilisateurs, par le biais de la mise en œuvre efficace de spécifications européennes des Systèmes de transport intelligent.
- La promotion de l'étude sur les UVAR (voir la mise à jour des questions UE de septembre 2017) afin d'aider les villes à mettre en œuvre les systèmes UVAR.
- L'examen de la possibilité d'avoir des normes techniques communes partout en Europe en vue de la mise en œuvre et de la taxation des systèmes, afin de supprimer la nécessité d'avoir des stickers, vignettes, etc. séparés.

- La garantie d'une application plus efficace, avec une visibilité accrue, en vue d'un service pan-européen pour la perception des amendes pour violation des UVAR et des ZFE et l'analyse de la possibilité d'avoir des normes d'interopérabilité, en examinant les terrains d'entente sur le plan légal pour parvenir à un système de péage européen et à une base de données européenne des véhicules (aux niveaux local, national et européen).
- La collecte de preuves quant aux systèmes existants afin d'évaluer leur efficacité et leur impact par rapport à leurs objectifs établis, tels que la réduction de la congestion et de la pollution de l'air.
- Remédier à la fragmentation et au patchwork de systèmes, tout en respectant le principe de subsidiarité, par exemple, en demandant aux États-membres et aux villes de travailler ensemble et d'identifier des points communs afin de faciliter l'échange de données à propos des ZFE ou d'échanger des données à propos de véhicules en cas d'infractions.
- La révision des lignes directrices sur la Planification d'une mobilité urbaine durable, afin de mieux inclure les UVAR, de manière à les élaborer, les placer et les promouvoir de manière adéquate.
- La publication d'orientations au niveau européen afin d'analyser les points communs éventuels des systèmes.

La consultation portant sur l'ensemble des Plans d'action peut être consultée en cliquant sur : <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-mobility/actions>.

INFORMATION

Un tribunal allemand autorise les villes allemandes à interdire les voitures diesel

Fin février, la Cour fédérale administrative allemande a rendu un jugement autorisant les villes/autorités locales à mettre en application des interdictions d'utilisation de vieilles voitures diesel. L'affaire portait sur un appel introduit par les deux États allemands de Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-du-Nord-Westphalie à l'encontre d'interdictions imposées par des tribunaux locaux à Stuttgart et Düsseldorf dans le but de réduire la pollution au dioxyde d'azote (NO₂) aux motifs que de telles interdictions doivent être décidées au niveau fédéral. L'affaire est l'aboutissement d'une action introduite par le groupe environnemental allemand Deutsche Umwelthilfe (DUH) à l'encontre de Stuttgart et de Düsseldorf en vue de forcer les villes à imposer des mesures visant à réduire les niveaux de NO₂ et de particules fines émis par les moteurs diesel plus anciens. Le jugement demande toutefois que toute interdiction proposée des véhicules diesel soit imposée graduellement et autorise des exemptions pour certains véhicules, tels que les ambulances, les camions-bennes et les voitures de police.

Madrid annonce une interdiction de circulation pour s'attaquer à la pollution de l'air

Le conseil municipal de Madrid a annoncé qu'il va interdire l'accès au centre-ville à tout véhicule, à l'exception des véhicules électriques et hybrides, pendant les épisodes les plus sévères de pollution atmosphérique. En outre, pendant les niveaux d'alerte de NO₂ plus bas, les autorités interdiront l'accès à tous les véhicules diesel immatriculés avant 2006 et à tous les véhicules à essence immatriculés avant 2000. De manière plus générale, des interdictions de circulation et de stationnement pendant les épisodes de mauvaise qualité de l'air seront

également appliquées plus tôt et plus fréquemment qu'en vertu des réglementations existantes, en vigueur depuis 2016.

La décision intervient au moment où l'Espagne a reçu en février un dernier avertissement de la Commission européenne pour infractions répétées aux seuils de NO₂. L'Espagne était également un des neuf États-membres de l'UE convoqués en février à Bruxelles par le Commissaire Vella, chargé de l'Environnement, à propos de leur incapacité à améliorer la qualité de l'air (voir la mise à jour des questions UE de janvier).

Rome prévoit d'interdire les voitures diesel d'ici à 2024

Le maire de Rome a annoncé que la ville a l'intention d'interdire l'accès aux voitures diesel dans le centre-ville d'ici à 2024. Cette action est proposée, car la ville estime que les systèmes actuels visant à réduire la pollution de l'air sont largement transgressés et appliqués avec légèreté par la police de la circulation : actuellement, Rome interdit les véhicules plus anciens dans la ville les jours où la pollution atteint des niveaux critiques et a également un système de circulation alternée selon les jours, en fonction des numéros d'immatriculation pairs ou impairs des véhicules. Milan avait déjà annoncé des projets visant à faire de Milan une ville sans diesel à l'horizon 2030.

- 00 -

Les membres de la Commission Législation de la FIVA sont : Tiddo Bresters (Président), Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Alain Guillaume, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis et Andrew Turner d'EPPA qui travaille avec la Commission.